VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**

(nr 90)

z dnia 20 listopada 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 90)

20 listopada 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– nieprawidłowości w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej „Polonus”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Piotr Grzegorczyk** prezes zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej „Polonus” w Warszawie SA, **Hubert Zacharski** członek Rady Nadzorczej PKS „Polonus” w Warszawie SA, **Janusz Kieliszek** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Kierowców RP przy Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej „Polonus” w Warszawie SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł** i **Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram kolejne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panią posłankę, panów posłów, zaproszonych gości z panem ministrem Rafałem Baniakiem.

Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu RP na wniosek grupy posłów przekazany dnia 24 października br. do Komisji Skarbu Państwa. W porządku dziennym mamy rozpatrzenie nieprawidłowości w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej „Polonus”. Jeżeli posiedzenie zwołuję w trybie art. 152, nie ma możliwości zmiany porządku obrad, dlatego uważam porządek za przyjęty. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców o uzasadnienie, dlaczego Wysoka Komisja zajmuje się PKS „Polonus”. Bardzo proszę.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Uprzejmie proszę, żeby w imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, czyli jednocześnie w imieniu wnioskodawców, uzasadnienie przedstawił pan poseł Maciej Małecki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Oczywiście, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, zdecydowaliśmy się złożyć wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji Skarbu Państwa w sprawie PKS „Polonus” zaniepokojeni sygnałami, informacjami, które otrzymaliśmy od związkowców działających w tej firmie. W związku z tym, będę prosił pana przewodniczącego o umożliwienie zabrania głosu obecnym na sali przedstawicielom związków zawodowych. Nasz wniosek wynika z tego, że chcemy na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa poznać zdanie pana ministra, usłyszeć informację od pana ministra i od zarządu spółki na temat działań podejmowanych w ostatnich latach po komercjalizacji, szczególnie w zakresie wspomnianych przeze mnie niepokojących informacji o likwidowaniu tras na kierunkach, które do niedawna były rentowne. Spółka likwidowała je jako nierentowne, a w tym czasie otwierali tam trasy konkurencyjni przewoźnicy, którym opłacało się tam jeździć.

Chodzi też o informacje w sprawie działalności i sposobu reagowania Rady Nadzorczej spółki na sygnały przedstawiane przez związki zawodowe i w szczególności chodzi o nieprawidłowości dotyczące zbycia nieruchomości przedsiębiorstwa w Piasecz-

nie. Informuję tych z państwa, którzy nie wiedzą, że w ubiegłym roku nieruchomość została zbyta po cenie poniżej 2,5 mln zł, czy około 2,5 mln zł, a po kilku miesiącach nowy nabywca wystawił tę nieruchomość na sprzedaż za kwotę około 8,5 mln zł. W tej sprawie, myślę, szerzej będzie głos zabierał pan poseł Suski. Jednak jest to rzecz bardzo niepokojąca, biorąc pod uwagę stratę rokroczną PKS „Polonus". W związku z tym liczymy na to, że Komisja Skarbu Państwa będzie mogła zapoznać się z wyczerpującą informacją pana ministra, jak również przedstawicieli zarządu spółki. Na tym, panie przewodniczący, zakończyłbym uzasadnienie wniosku, prosząc o udzielenie głosu przedstawicielom związków zawodowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W sensie proceduralnym wydaje mi się, że bardziej właściwe jest, jeżeli po wystąpieniu przedstawiciela wnioskodawców głos zabierze minister, apodczas dyskusji, oczywiście, wnioskodawcy, bo rozumiem, że posiedzenie jest zwołane na wniosek grupy posłów, to panowie jesteście wnioskodawcami.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Dobrze, panie przewodniczący, zgadzamy się na taki tryb.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję pięknie. Pan minister Rafał Baniak ma głos, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni posłowie wnioskodawcy, zwołanie posiedzenia Komisji, zwłaszcza w tym specjalnym trybie, pozwolę sobie traktować jako wyraz troski i zainteresowania państwa posłów i Wysokiej Komisji tematyką i obszarem działalności jednego z przedsiębiorstw sektora transportu przewozu osób, mianowicie PKS „Polonus" w Warszawie SA. Chcę przypomnieć, że w tej sprawie Minister Skarbu Państwa zabierał już głos, odpowiadając na interpelację poselską. Tym niemniej, oczywiście, jesteśmy gotowi do udzielenia odpowiedzi państwu posłom.

Po mojej lewej stronie siedzą: pani dyrektor Wrześniewska, która odpowiada w Departamencie Restrukturyzacji i Pomocy Publicznej za ten sektor, szef Rady Nadzorczej, pan Huber Zacharski i prezes PKS „Polonus". Wydaje mi się, że w możliwie wyczerpujący sposób odpowiedzą na pytania państwa posłów.

Nie chciałbym się odnosić do samego wniosku, moją informację przekazałem na piśmie. Jest ona oparta na informacjach, które mogę uzyskać od spółki i od przedstawicieli Skarbu Państwa w Radzie Nadzorczej tej spółki. Wedle mojej najlepszej wiedzy, w spółce jest prowadzony tzw. dialog autonomiczny ze związkami zawodowymi i na każdym etapie istnieje możliwość różnych form komunikacji z zarządem. Przypomnę, że w spółce, gdzie na koniec września tego roku zatrudnionych było 404 pracowników, działa 5 organizacji związkowych. Po pierwsze, niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników PKS „Polonus", który zrzesza 52 członków, Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność" Region Mazowsze, który zrzesza 37 członków, Mazowiecki Związek Zawodowy Pracowników Transportu Drogowego, który zrzesza 37 członków, Ogólnopolski Pracowniczy Związek Zawodowy „Konfederacja Pracy", który zrzesza 27 członków oraz Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP, który zrzesza, wedle mojej wiedzy, 3 członków i jest to właśnie związek, który wystąpił z wnioskiem o zwołanie tego posiedzenia Komisji.

Jeżeli chodzi o krótką informację o spółce, to PKS „Polonus" w Warszawie SA powstał w wyniku komercjalizacji 15 grudnia 2010 r. i rozpoczął działalność od dnia 1 lutego 2011 r. Od tego momentu nadzór nad spółką przejął Minister Skarbu Państwa. W roku 2008, tj. przed komercjalizacją, Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Warszawie przejęło Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Piasecznie oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nowym Dworze Mazowieckim. Dzisiaj działalność spółki prowadzona jest w oparciu o bazy w Nowym Dworze Mazowieckim, Piasecznie i Warszawie oraz w oparciu o strukturę Dworca Warszawa Zachodnia.

W uzgodnieniu z Radą Nadzorczą spółka jest w trakcie realizacji programu restrukturyzacji na lata 2012-2014 i zasadnicze działania w ramach tego programu skupiają się w dwóch obszarach. W obszarze majątkowym – celem jest dostosowanie potencjału majątku spółki do wymogów rynku, zwłaszcza w kontekście sprostania konkurencji cenowej, ale również, albo przede wszystkim, w oparciu o działalność operacyjną, w szczególności działalność przewozową. Z tymi procesami wiążą się określone decyzje, w tym dotyczące transakcji. O wypowiedź na ten temat poprosiłbym za chwilę pana prezesa.

Ze swej strony chciałbym poinformować, że równolegle do działań prowadzonych przez zarząd spółki, nadzorowany przez Radę Nadzorczą, podejmowane są próby prywatyzacji spółki. Podjęta w roku ubiegłym próba prywatyzacji w trybie negocjacji zakończyła się niepowodzeniem z uwagi na niezadowalający poziom ofert. Obecnie trwa ponowiony proces prywatyzacji w trybie publicznego zaproszenia do negocjacji. Oferty wiążące, po dokonaniu badania spółki, złożyły trzy podmioty. Jesteśmy dzisiaj w trakcie podejmowania decyzji, co do dalszego losu tego procesu. O decyzji poinformujemy odrębnym pismem Wysoką Komisję na ręce pana przewodniczącego. Jeżeli chodzi o samą spółkę i pytania zawarte we wniosku oraz te, formułowane przez pana posła Małeckiego, bardzo proszę o wypowiedź pana prezesa.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy, panie prezesie.

Prezes zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej „Polonus" w Warszawie SA Piotr Grzegorczyk:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, zaproszeni goście, nazywam się Piotr Grzegorczyk. Jestem prezesem zarządu PKS „Polonus". Pan poseł sprawozdawca niniejszego wniosku zasygnalizował o podniesionych przez Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP, którego przedstawiciele znajdują się na sali, nieprawidłowościach, jakie mają miejsce w przedsiębiorstwie. Największa troska w wypowiedzi pana posła dotyczy zbycia nieruchomości, będących w zasobach majątkowych przedsiębiorstwa. Jest to część nieruchomości w bazie Piaseczno. Przedsiębiorstwo ma strukturę trójoddziałową. Jednym z tych oddziałów, który prowadzi autonomiczną działalność operacyjną regionalnych przewozów osób, jest baza w Piasecznie. Jeżeli chodzi o powody, genezę, zbycia tej nieruchomości, działanie to zostało objęte planem restrukturyzacyjnym, który ma na celu przygotowanie spółki do procesu prywatyzacji. Rzeczywiście, prawdą jest to, co powiedział pan poseł: w roku 2012 część nieruchomości tej bazy w Piasecznie, o powierzchni 13.420 m^2, została zbyta za 2 mln 297 tys. zł. Transakcja była przeprowadzona zgodnie z przepisami, zgodnie z ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji oraz z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie zbywania aktywów skomercjalizowanych spółek Skarbu Państwa. Transakcja ta została już poddana kontroli również na skutek doniesienia o możliwości popełnienia przestępstwa przez dbające o kondycję przedsiębiorstwa związki zawodowe. Prokuratura Rejonowa Warszawa – Ochota wydała w dniu dnia 29 sierpnia 2013 r. postanowienie o umorzeniu śledztwa w tej sprawie z powodu braku przesłanek czynu przestępczego. Tak więc dalsze kwestie związane z rozpatrywaniem tej sprawy, w świetle tego postanowienia prokuratury zdaniem zarządu nie wydają się celowe.

Jeżeli chodzi o kolejną transakcję, o której wspomniał pan poseł, czyli o wystawienie do sprzedaży za cenę kilkakrotnie wyższą przez podmiot, który nabył od naszej firmy tę nieruchomość, to spółka nie śledziła tej transakcji i informacji o tym nie ma. Natomiast z wiedzy, jaką uzyskałem na potrzeby dzisiejszego posiedzenia wynika, że nabywcy tej nieruchomości nadal są w jej posiadaniu, a więc próba zbycia za cenę, o której wspomniał pan poseł, czy za inną cenę, nie zakończyła się sukcesem. Dlatego zarząd nie może przyjąć na siebie zarzutu złej woli, czy braku gospodarności w działaniu. Uważam, że ta transakcja była dokonana zgodnie z prawem i służyła właśnie celowi restrukturyzacji majątkowej, która ma przygotować przedsiębiorstwo do procesu prywatyzacji, jaki obecnie się toczy.

Drugi zarzut, z jakim zwrócił się pan poseł sprawozdawca, dotyczy zamykania rzekomo nierentownych linii i prowadzenia działalności przewozowej na tych liniach przez

inne podmioty. Jeżeli chodzi o publiczny transport zbiorowy, rynek drogowego przewozu osób przewozu regularnego, to mamy do czynienia na rynku polskim z bardzo trudną sytuacją. Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa PKS, które powstały w roku 1990 po podziale monopolisty, jakim była Polska Komunikacja Samochodowa, to obecnie znajdują się one w bardzo trudnej sytuacji. Ta trudna sytuacja związana jest z całkowitym zliberalizowaniem rynku przewozu osób. Liberalizacja polega na znacznej nadpodaży usług transportowych na tym rynku i malejącym popycie. Malejący popyt w zasadzie jest od początku transformacji, a drastyczny zakres ma od 2005 r. Przede wszystkim wpływ na to mają czynniki demograficzne. Przedsiębiorstwa takie, jak moje, bardzo mocne są zaangażowane w przewozy dzieci do szkół. Jak na pewno państwo wiedzą, kraj nasz przeżywa pewien regres demograficzny i coraz mniej jest szkół, coraz mniej jest klientów do przewożenia. Drugi czynnik, który bardzo wpłynął na zmianę popytu, na jego ograniczenie na usługi przewozowe, to bardzo wielka liczba sprowadzanych samochodów używanych z zagranicy i rezygnacja z korzystania z komunikacji publicznej na rzecz komunikacji prywatnej. To też spowodowało znaczny odpływ klientów usług przewozów regularnych.

Kolejny czynnik, to otoczenie rynkowe i konkurencja wewnętrzna na tym rynku. Jest bardzo niski próg wejścia do zawodu przewoźnika drogowego. Wystarczy w gruncie rzeczy kupienie samochodu ciężarowego typu bus, dokonanie zmiany homologacji na stacji diagnostycznej na samochód osobowy, wystąpienie o licencję i zezwolenie – i już można wykonywać przewóz regularny, stosując najczęściej podstawowe reguły dotyczące działalności regulowanej, jaką jest przewóz osób. Odwołam się do dokumentu rządowego, jakim jest „Strategia rozwoju transportu” z 2011 r., sporządzona przez Ministra Infrastruktury, pokazująca strategię na lata do roku 2020 i 2030. W tym dokumencie stwierdza się, że nie można ustalić na polskim rynku, ile podmiotów wykonuje tę działalność, ile linii i kursów jest wykonywanych, jaka jest praca przewozowa oferowana i jaka jest wykonywana. Oznacza to, że w gruncie rzeczy, organy regulacyjne nie mają najmniejszej wiedzy i sam dokument rządowy mówi, iż sprawozdawczością w tym obszarze objęte jest tylko 4% przedsiębiorstw przewozu osób, które zatrudniają powyżej 9 pracowników. Około 8 tys. przedsiębiorstw nie składa żadnej sprawozdawczości. Dokument ten powołuje się na najczęstsze naruszenia prawa, które są nagminne. Jest to wykonywanie przewozów niezgodnie z rozkładami jazdy.

Codziennie moi kierowcy i moi związkowcy informują nas o tym, jak „podjeżdżają” nas tzw. busy, przed kursem, który moje przedsiębiorstwo wykonuje na własne ryzyko, często ponosząc duże koszty, zanim wypracuje w świadomości pasażerów, że takie połączenie istnieje. Podstawia się tymczasem niemający odjazdów o tej godzinie, a często w ogóle niemający zezwolenia bus, który zabiera pasażerów naszego kursu, naszego autobusu. Dodatkowo pasażer taki najczęściej nie dostaje biletu od kierowcy tego busa. Oznacza to, że działalność ta nie jest fiskalizowana. Kierowca tego autobusu najczęściej nie jest ubezpieczony. Ewentualnie pracuje za najniższe wynagrodzenie, a pozostałe wynagrodzenie przekazywane mu jest w formie również nieopodatkowanej, nieozusowanej. Jest to dokument rządowy, który mówi o tego typu problemach, zjawiskach, które są powszechne, jeżeli mówimy o tak powszechnej praktyce i tego typu naruszeniach, to oczywistym jest, że przewoźnik, który nie działa zgodnie z zezwoleniem, który również bardzo często zatrudnia kierowcę niezgodnie z prawem, nie przestrzega podstawowych norm bezpieczeństwa wykonywania przewozu, jakimi są normy czasu pracy, bardzo szczegółowo regulowanych w przepisach międzynarodowych i krajowych. Jest to rynek, na którym działa PKS „Polonus” i działa ponad 150 PKS-ów, które jeszcze zostały z dawnego podziału Polskiej Komunikacji Samochodowej w roku 1990. Na wniosek organizacji zrzeszającej te podmioty – Polskiej Izby Gospodarczej, zwoływane jest posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. W tym roku odbyło się ono 29 marca. Takie posiedzenie odbyło się również w marcu 2012 r., na którym problem podstawowego dobra, jakim jest zapewnienie usługi użyteczności publicznej – transportu zbiorowego, był przedmiotem obrad.

Według danych statystycznych, które zbiera Izba od swoich członków, i według opracowań, jakże ubogich, bo tylko 4% podmiotów raportuje dane do GUS, wynika, że transport publiczny, komunikacja regularna regionalna od wielu lat jest działalnością nie-

rentowną. Ujemny wynik z działalności przewozowej mają wszystkie przedsiębiorstwa. Najlepiej radzą sobie te przedsiębiorstwa, które zostały już sprywatyzowane, zarówno te, w których prywatyzacja była w trybie leasingu pracowniczego, jak i w trybie zbycia akcji czy udziałów przez Ministra Skarbu Państwa, bądź w których była to prywatyzacja bezpośrednia przedsiębiorstw państwowych.

Przedsiębiorstwo, którego mam przyjemność być prezesem, zatrudnia obecnie 203 kierowców, posiada około 150 autobusów, cały czas inwestuje w tabor, odtworzenie taboru, w możliwość wykonywania usług transportowych przy ujemnej rentowności z działalności przewozowej. Czymś całkowicie naturalnym jest, że prowadząc taką działalność operacyjną poddajemy bieżącej analizie wykonywane połączenia, linie komunikacyjne i na tej podstawie podejmujemy decyzje. Tak jest, jeżeli efekt naszej działalności na danej linii nie pokrywa kosztów bezpośrednich i jest to tendencja długotrwała, gdy widać, że przewozy na danej linii są nadal zagrożone. Takie zagrożenie na kilku liniach spowodowało wejście zupełnie nowego, nieznanego wcześniej konkurenta dla naszych rodzimych firm transportowych, jakim jest zagraniczny fundusz inwestycyjny, który uruchomił tu firmę Polski Bus.COM, inwestując w nią dziesiątki milionów euro po to, żeby oczarować nasze społeczeństwo biletem za złotówkę, żeby przejąć rynek dotychczas zapełniany przez rodzimych przewoźników.

Rzeczywiście, działania i starania w takim otoczeniu rynkowym i przy takich wynikach gospodarczych, jakie osiągamy, bardzo często polegają na tym, że musimy podjąć decyzję o zawieszeniu bądź zamknięciu określonej linii przewozowej. Jeżeli mówimy o zamknięciu linii przewozowej, to w sytuacji, w której działa tam brytyjski fundusz inwestycyjny, który zainwestował tutaj 30 mln euro, o czym można przeczytać w doniesieniach medialnych, i ma zamiar inwestować dalej. Śmiem twierdzić, że firmie tej opłaca się jeździć, proponując bilet za złotówkę, ponosić straty przez wiele lat, bo na koniec z tego projektu biznesowego będzie miała efekt w postaci przejęcia całego rynku i uzyskania możliwości znacznego podniesienia cen – co praktykuje na innych rynkach europejskich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Dawid Jackiewicz, proszę bardzo.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym zapytać o następującą kwestię: w dniu 31 grudnia 2010 r. NIK w piśmie pokontrolnym, skierowanym do zarządcy, wówczas jeszcze PPKS Warszawa, wskazał na szereg nieprawidłowości, które mogły doprowadzić do upadłości firmy. Nieprawidłowości dotyczyły m.in. zakupów autobusów, uzyskiwania zezwoleń na linie komunikacyjne, braku spójnej koncepcji prowadzenia działalności przewozowej i wielu innych kwestii. Zakup i sprzedaż taboru po cenach znacznie odbiegających od aktualnych cen rynkowych powinny skutkować skierowaniem sprawy do prokuratury, a nieudolność w uzyskiwaniu zezwoleń na poszczególne linie komunikacyjne, a następnie w ich realizowaniu, skutkowało poważnym zmniejszeniem wpływów z podstawowej działalności, jaką jest przewóz osób. Nieprawidłowości wykonywania przewozów regularnych mogły zakończyć się odebraniem przedsiębiorstwu zezwolenia na zarobkowy krajowy i międzynarodowy przewóz osób.

Chciałbym zapytać, czy Minister Skarbu Państwa i Rada Nadzorcza Spółki podjęły jakiekolwiek kroki w stosunku do zarządu przedsiębiorstwa, aby wyeliminować te zagrożenia, a osoby odpowiedzialne za narażenie spółki na takie niebezpieczeństwo pociągnąć do odpowiedzialności? Czy jakiekolwiek plany restrukturyzacji, czy naprawy sposobu zarządzania spółką, zostały po tym raporcie pokontrolnym wdrożone w tym przedsiębiorstwie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o kolejne zgłoszenia. Pan poseł Marek Suski, bardzo proszę.

Poseł Marek Suski (PiS):

Panie ministrze, panie prezesie, otrzymaliśmy materiał, podpisany przez pana ministra Rafała Baniaka, z którego wynika, że rzeczywiście sprzedano nieruchomość w następstwie przeprowadzonego 11 czerwca nieograniczonego przetargu ustnego za cenę wywoławczą. Chodzi o nieruchomość położoną w Piasecznie. W tym materiale, w przedostatnim zdaniu, mamy takie stwierdzenie: „Ponadto stwierdzić należy, że nowy właściciel miał prawo sprzedać zakupioną działkę w ustalonej przez siebie cenie. Nie musiała ona wynikać z operatu szacunkowego, mogła wynikać z uznania nowego właściciela". Pan prezes powiedział, że nowy właściciel nie sprzedał tej nieruchomości. Mamy informację, że ją sprzedał i w piśmie pana ministra też jest stwierdzenie, że ów nabywca miał prawo sprzedać, czyli wynikałoby z tego, że taka transakcja została dokonana. Mam więc w tej sprawie wątpliwość, jaki jest stan faktyczny?

W piśmie pana ministra jest potwierdzenie, że właściciel sprzedał działkę za ustaloną przez siebie cenę, czyli wynikałoby z tego, że taka transakcja została dokonana. Nawet, jeśli nie została dokonana, to w sprawie zbycia tej nieruchomości mamy w materiale informację, że ta nieruchomość została zbyta przez PKS „Polonus" na podstawie wyceny, według wyceny operatu szacunkowego. I później, podczas nieograniczonego przetargu ustnego została ona sprzedana za cenę wywoławczą. W związku z tym mam pytanie do pana ministra – jak to się ma do zapewnień, które otrzymywaliśmy na posiedzeniach Komisji Skarbu Państwa, że zbywanie majątku Skarbu Państwa będzie poprzedzone przynajmniej dwiema wycenami, wykonanymi różnymi metodami, uwzględniającymi rozeznanie rynkowej wartości danych części składowych majątku, który jest zbywany? Czy taka diagnoza była dokonana? Jest to jednak majątek, może niewielkiej wartości, 2,3 mln zł, to może nie jest dużo, ale wydaje się, że sprzedaż tylko na podstawie operatu szacunkowego w nieograniczonym przetargu, za cenę wywoławczą, samo w sobie już tutaj budzi pewne wątpliwości, czy ta wycena była adekwatna do wartości rynkowej? Informacja o sprzedaży za 8,5 mln zł przez nabywcę, jeżeli nie jest potwierdzona, to jakby nie potwierdza, że wartość rynkowa była znacznie większa, ale też sprzedaż na podstawie tylko jednej metody wyceny, co najmniej budzi wątpliwości, w połączeniu z tym, że została dokonana za cenę wywoławczą. Mam w związku z tym pytanie: ilu było chętnych na zakup, ile osób zgłosiło chęć nabycia, jak ten przetarg przebiega? Czy był tylko jeden oferent, który przyszedł i za cenę wywoławczą to poszło? Jak został ten przetarg ogłoszony, czy w prasie ogólnopolskiej, czy może na tablicy wewnątrz przedsiębiorstwa? W jaki sposób zrealizowano całą procedurę powiadomienia o przetargu? Dlaczego ta nieruchomość została wystawiona za wartość z wyceną, która został ustalona w operacie szacunkowym? Bardzo często spotykane są przypadki, że jednak wystawia się wyższą cenę, i poszukuje się, ewentualnie, możliwości zwiększenia dochodu. Tym bardziej, że ta nieruchomość położona jest w bardzo atrakcyjnym miejscu, w strefie przemysłowej, w której są różne firmy. Wydaje się więc, że cena tego typu nieruchomości, w tak atrakcyjnym miejscu, jednak nie była specjalnie jakoś wygórowana. I to jedna rzecz.

Z tego, co pan prezes Piotr Grzegorczyk mówił o tych kłopotach z konkurencją różnych innych przewoźników po sprywatyzowaniu, którzy sobie znacznie lepiej radzą na konkurencyjnym rynku, wynikałoby, panie ministrze… Panie ministrze, może ja powtórzę? To, co powiedział pan Piotr Grzegorczyk, że inne firmy znacznie lepiej sobie radzą, że mają zyski, moim zdaniem, świadczy o tym, że tamci lepiej zarządzają firmami, niż pan prezes. Wydaje się, że to powinno być przesłanką do poszukiwania jakiegoś innego rozwiązania, bo pan prezes wyraźnie powiedział, że sobie nie radzi, że inni sobie radzą dużo lepiej, a on sobie radzi na tym rynku najgorzej ze wszystkich konkurentów. Sam tutaj się przyznał do tego, że nie daje sobie rady. W związku z tym myślę, że pan minister powinien wyciągnąć z tego wnioski.

Mam też pytanie dotyczące strategii. Jaką pan prezes ma strategię rozwoju firmy, wyjścia z długów, jak wygląda sytuacja wyrównywania ewentualnych strat, wynikających z różnego rodzaju działań konkurencji itd.? Bo jeżeli jedyną strategią, do jakiej zmierza pan prezes Grzegorczyk, jest tylko prywatyzacja, czyli sprzedaż tego, co jest, to obawiam się, że tymi metodami ten majątek zostanie sprzedany też za psie pieniądze. Po prostu tego typu działania nie wskazują na to, że pan prezes Grzegorczyk chce w naszym imie-

niu, czyli w imieniu obywateli, uzyskać przy prywatyzacji tego zakładu najwyższą cenę. Nie padła tu odpowiedź, w jaki to sposób wyprzedaż części majątku tej firmy ma służyć przygotowaniu jej do prywatyzacji? Takie stwierdzenie przecież padło: „sprzedajemy po kawałku, bo przygotowujemy do prywatyzacji”. To jest sprzeczność sama w sobie. Jeżeli chcemy przygotować do prywatyzacji, to mamy jakiś majątek do zaoferowania. Jeśli go po kawałku sprzedajemy, to ta prywatyzacja będzie później prywatyzacją, w której uzyskamy mniej wpływów z jej przeprowadzenia. Tutaj widzę też sprzeczność i chciałbym zapytać, z jakiej strategii wynika przygotowanie do procesu prywatyzacji poprzez wyprzedaż majątku w tym momencie? To tyle w tej chwili.

Prosiłbym o dokładne informacje na temat podjętych decyzji zbycia, wyceny, sposobu ogłoszenia przetargu, liczby oferentów, krótko mówiąc, chodzi o wyjaśnienie wszystkich tych wątpliwości, które mam. No i mam pytanie do pana ministra. Skoro pan napisał, że właściciel miał prawo sprzedać, to chodzi mi o ustalenie stanu faktycznego – czy panowie nie wiecie, czy wiecie, że nieruchomość została zbyta, bo mamy sprzeczne informacje? Jeżeli została zbyta, to być może nie ma możliwości uzyskania informacji, za jaką kwotę ten majątek został zbyty. Ale jeżeli jest tak, że Skarb Państwa sprzedał nieruchomość za 2,3 mln zł, a nabywca, sprzedał ją potem za 8,5 mln zł, to jest to rzeczywiście pokazanie ogromnej niegospodarności obecnego zarządu, który dokonał takiej transakcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Następnym mówcą będzie pan poseł Jarmuziewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, z wiadomych państwu względów, miałem okazję przyglądać się rynkowi przewozów osobowych i towarowych. Nie wspomnę o tym, że w warunkach przewozów europejskich stanowimy potęgę, zarówno w przewozach osobowych, jak i w towarowych. Natomiast powiem tak: kluczowa w tej sprawie jest ścieżka wchodzenia podmiotów na rynek, bo z tych 150 pekaesów sprzed wielu, wielu lat, 100 stosunkowo dochodowych okazało się też stosunkowo łatwych do sprywatyzowania. Tych pięćdziesiąt parę, które w zostały, miało kłopoty już wcześniej. W związku z tym, one wchodziły na rynek z jakimś niechcianym, niepotrzebnym majątkiem, z przerostami zatrudnienia, ze zdekapitalizowanym taborem, w warunkach potwornej, niebywałej konkurencji. Obecnie mamy na rynku kilka tysięcy podmiotów, w każdej gminie jest ich po kilka, zainteresowanych tym, żeby dzieci wozić do szkoły, żeby wozić ludzi z gminy do gminy. Dzisiaj w warunkach takich szalonej konkurencji tych pięćdziesiąt parę pekaesów próbuje przeżyć. To są bardzo trudne prywatyzacje.

Nie dziwię się, że stawiany kilka razy do prywatyzacji „Polonus” nie może znaleźć nabywcy, bo to jest bardzo trudny rynek. To jest problem Europy. Im spojrzymy niżej, jeżeli chodzi o połączenia, czyli poczynając od międzynarodowych, poprzez wojewódzkie, powiatowe, aż do gminnych – tym jest gorzej. Rok 2013 jest czasem wchodzenia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jako parlament podjęliśmy decyzję, że uregulujemy zasady dogadywania się przewoźnika z największym zleceniodawcą, jakim jest samorząd, jeżeli chodzi o wożenie ludzi w powiecie czy w gminie. Przy zgodzie Izby podjęliśmy decyzję, i pewnie trzeba będzie ją ocenić albo za pół roku, albo w roku kolejnym, że nie dajemy przewoźnikowi prawa wyłączności. Czyli jest to na zasadzie: wozimy, zgadzam się z tobą, ale nie obiecujemy ci, że będziesz sam. Co oznacza, że w przypadku umownej trasy Opole – Kluczbork marszałek mówi: będziesz jechał z Opola do Kluczborka, ale „wyhaczysz” mi wszystkie wsie, żeby uniknąć wykluczenia cywilizacyjnego tych miejscowości, żeby ci ludzie mieli jakąkolwiek szansę komunikowania się z Kluczborkiem czy Opolem. Tymczasem, już dwie minuty wcześniej przed tym przewoźnikiem, jedzie facet prosto z Opola do Kluczborka i zgarnia to, co najbardziej opłacalne, bo mu wolno! I tak dzikość konkurencji sprowadza się do tego. Już pomijam aspekt ewidentnego łamania prawa, skoro mamy do czynienia z niefiskalizowaniem – bo to jest łamanie iluś ustaw jednocześnie.

Podchodziłbym z pokorą do problemu, jak naprawić tę niezwykle trudną sytuację. Proszę bowiem zauważyć, że tych kilka tysięcy prywatnych przewoźników, do których państwo nie ma nawet za bardzo wglądu, którzy prowadzą na wolnym rynku działalność gospodarczą, wchodziło na rynek zupełnie inaczej niż PKS. Nie miało tego garbu, tych niepotrzebnych elementów majątku, z którym my dzisiaj nie bardzo wiemy, co począć. Szczerze mówiąc i bijąc się w piersi: skoro nie powiodła się jedna, druga, trzecia próba sprzedaży, to co zrobimy? Rozdamy to? To nas pozamykają! Musimy racjonalnie gospodarować majątkiem państwowym.

Panie przewodniczący, myślę, że szczególnie w tym obszarze, który dotyczy raptem pięćdziesięciu paru podmiotów, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinna być zrewidowana, jeśli nie w tym, to w następnym roku. Czy chodziłoby o takie narzędzie, które mogłoby być czymś, co ratowałoby tego typu przedsiębiorstwa? Podejrzewam bowiem, że startując do przetargu mogłyby one dać lepsze warunki, inaczej mówiąc, chodziłoby o koło ratunkowe, bo na pewno nosiłoby to charakter kola ratunkowego – czyli o rynek usług publicznych jakiś tam, w którym mogliby wystartować z przetargiem. Czy patrząc na los tych pekaesów można powiedzieć, że ustawa, po roku czy po dwóch latach funkcjonowania sprawdza się, chociażby z tego punktu widzenia? Ten problem jakoś do tej Komisji przystaje, bo w końcu chodzi o majątek państwowy. Powinniśmy rzucić okiem na to, jak to wygląda. Natomiast nie byłoby dyskusji o elementach majątku, gdyby działalność operacyjna przynosiła ewidentny zysk. Nie rozdzieralibyśmy szat, czy ktoś sprzedał coś o tysiąc czy dwa tysiące drożej czy taniej, powiedzmy to sobie szczerze. W związku z tym, że działalność operacyjna nie przynosi zysku z powodów, o których mówiłem: szalonej konkurencji oraz niefortunnego, innego niż według normalnych rynkowych zasad, wchodzenia na rynek, będziemy się z tym cały czas borykali. Dlatego moja sugestia jest taka, że jeżeli da radę to sprywatyzować, to cena przedsiębiorstwa absolutnie nie powinna być kryterium kluczowym.

Wiem, że odważne jest to, co mówię, ale z tego kłopotu nie wyjdziemy nigdy, jeżeli pryncypialnie będziemy traktowali cenę. Doprowadzimy do tego, że przedsiębiorstwo zostanie postawione w stan upadłości. Nie wyjdziemy z tego, jeżeli będziemy stosowali standardowe metody, jak przy innych przedsiębiorstwach. Ten rynek jest przepełniony konkurencją. Tego narzędzia, które wymyśliliśmy wspólnie – bo państwo z opozycji też za tym głosowali – nie zaopatrzyliśmy w wystarczające możliwości dla zamawiających, czyli samorządów. Brak prawa wyłączności powoduje bowiem, że będą się panoszyli na liniach tacy „konkurenci".

Wspólnie podjęliśmy taką decyzję, myśląc o liberalizowaniu rynku; chodziło o to, żeby nie uwłaszczyć kogoś na linii, zapewniając mu wyłączność w przewozach. Natomiast ten kij ma dwa końce; możesz wejść na inną linię i w związku z tym ograbisz z tego, co najlepsze, podmiot, który miał pełnić tę funkcję publiczną. To nie jest czarno-białe, proszę państwa. To są naprawdę sprawy, które wymagają dyskusji. Tu nie można powiedzieć, że ktoś jest winny, bo nie jest w stanie czerpać dzisiaj zysków z działalności operacyjnej. Przy takim kształcie firmy, trudno sobie wyobrazić, by to przynosiło zysk.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panie ministrze za zwrócenie uwagi na problemy regulacyjne bardzo skomplikowanej, bardzo kontrowersyjnej materii, ale w takim otoczeniu funkcjonuje firma, o której rozmawiamy. Pan poseł Małecki ma głos, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie prezesie, zwróciłem uwagę na to, o czym wspominał też pan poseł Jarmuziewicz. Na te dzikie podbieranie klientów. Pan prezes wymienił sytuację, gdy bus nie ma zarejestrowanej działalności, podjeżdża przed państwa autobusem na przystanek i zabiera ludzi pojazdem niewiadomego stanu technicznego, bez biletów i nie wiadomo też, jakie uprawnienia ma kierowca. W związku z tym chciałbym usłyszeć, jakie działania PKS „Polonus" i pan, jako prezes, podjął w tej sprawie? Skoro są takie sytuacje i nie jest to incydent, a z wypowiedzi pana prezesa wynikało, że jest to raczej reguła niż incydent, to rozumiem, że reakcją spółki nie tylko na nieuczciwą konkurencję, ale przede

wszystkim na zagrożenie życia i zdrowia ludzi korzystających z takiego przewozu, były zawiadomienia do prokuratury? Chciałbym uzyskać informacje w tej sprawie.

Miałem okazję skorzystać, chyba w 2011 r., z usług PKS „Polonus" na trasie do Kołobrzegu i to, co zapamiętałem, to było to, że PKS zatrzymywał się w bardzo dziwnych miejscach: przy jakiejś restauracji McDonalds, w innym przypadku – pod kościołem. Nie były to typowe przystanki autobusowe, jak to jest zwyczajowo w małych miejscowościach, gdy ludzie zbierają się i czekają na autobus. Podróżni nie zawsze rozróżniają konkurencję. Raczej atutem jest to, że są wyznaczone miejsca, gdzie warto czekać na przewóz. I w tych miejscach nie było rozkładów jazdy. Mówię o sytuacji z 2011 r. Chciałbym uzyskać informację, jak to wygląda teraz, czy są stałe miejsca zatrzymywania się autobusów, czy państwo macie umowy i możecie korzystać z przystanków w centrach miast, w tych najbardziej popularnych miejscach, i czy tam są rozkłady jazdy tak, by jak najwięcej podróżnych mogło korzystać, żeby informacja docierała do ludzi? Jest to też wyjście z kontrą do konkurencji, dbanie o własny interes. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Kwiatkowski, bardzo proszę.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, mam pytanie do pana ministra związane z miejscem, w którym funkcjonuje spółka, ponieważ Dworzec Zachodni jest dość istotnym punktem komunikacyjnym na mapie Warszawy. Jakiś czas temu docierały do nas informacje, że ma tam powstać potencjalnie duży węzeł komunikacyjny, który będzie integrował różne typy komunikacji publicznej, którą się poruszają nie tylko warszawiacy, ale też ci, którzy do Warszawy przyjeżdżają. Zresztą, miejsce to, jakby na nie nie patrzeć, ma taki potencjał. Od jakiegoś czasu jest cisza. Czy ten pomysł na to miejsce jest kontynuowany, czy też z jakichś powodów, i z jakich, został zaniechany? To jest pierwsza sprawa.

Kolejna kwestia, o którą chciałem zapytać ma związek że sprawami, które nie dotyczą wyłącznie samorządu i miasta Warszawy, ale są na styku Warszawy i państwa, bo Warszawa jest stolicą Polski, jest dużą metropolią. Chciałem zapytać, jaką politykę w tej sprawie przyjmuje rząd? Rząd, który nadzoruje spółkę, dysponującą dość dużym terenem w tym miejscu. Nie jest ona zresztą jedyna, bo i Koleje Państwowe mają tam swoje nieruchomości.

Następna sprawa, a to pytanie zadaję dlatego, że w ostatnim czasie ukazały się m.in. komentarze, które napisał pan redaktor Śmietana w „Gazecie Stołecznej" czy w „Wyborczej" o tych terenach. Coraz więcej jest informacji, że potencjalny inwestor, ten, kto kupił albo tę ziemię, albo tę firmę, nie jest zainteresowany, czy nie musiałby być zainteresowany, czy nie miałby takiego obowiązku, żeby zachować funkcję dworca PKS i w ogóle funkcję komunikacyjną tego miejsca. Chciałem zapytać, co pan minister na to? Czy rząd to w ogóle analizuje?

I jeszcze jedno. To już tak, na marginesie, ale to jest pytanie, na które pan minister nie jest w tej chwili gotów udzielić odpowiedzi. Pan prezes przytaczał bardzo wiele argumentów, dla których prowadzenie takiej firmy jest bardzo skomplikowane, mówiąc o wielu rzeczach, które dzieją się na tym rynku niezgodnie z prawem. Rozumiem, że nie w firmie pana prezesa, tylko w konkurencyjnych firmach świadczących takie usługi? Może byłoby dobrze, żebyśmy, jako posłowie, otrzymali informację na temat konkretnych rozwiązań, które w tej sprawie przyjmuje rząd, by takim sytuacjom przeciwdziałać, by nie doprowadzać do nierównej konkurencji? Może to nie jest temat przeznaczony dla tej Komisji, w tej sprawie napiszę oddzielną interpelację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panie pośle, szczególnie za przypomnienie kompetencji Komisji Skarbu Państwa. Przypominam, że w Sejmie pracuje również Komisja Infrastruktury, która zajmuje się kwestiami regulacyjnymi. Bardzo proszę, kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę o przedstawienie się do protokołu.

Sekretarz Wolnego Związku Zawodowego Kierowców RP przy PKS „Polonus" w Warszawie SA Mirosław Odolecki:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, nazywam się Mirosław Odolecki, jestem pracownikiem PKS „Polonus" w Warszawie SA, specjalistą w Dziale Dworców i jednocześnie sekretarzem Wolnego Związku Zawodowego Kierowców RP. Przepraszam, że będę skakał po tematach, bo poruszono tu bardzo dużo kwestii.

Pierwsza sprawa, dotycząca bezpośrednio przewozów. Płaczemy w tej chwili, że na polskim rynku pojawia się wiele nowych podmiotów, które już tak go zagęściły, że często istniejący przewoźnicy nie mają racji bytu. Szanowni państwo, pozwolę sobie mieć odmienne zdanie na ten temat. Tu nie zadecydowało pojawienie się coraz to nowszych przewoźników, którzy, jak tu powiedziano, kupują jakiegoś busa, rzęcha i używają go do przewozu osób i często dochodzi do takich tragedii, wypadków z ofiarami śmiertelnymi. Płaczemy nad Polskim Busem, który wszedł na nasz rynek, zdominował przewozy dalekobieżne. Zgadza się, ktoś powie, że firma wykorzystuje zasoby finansowe, żeby wozić pasażerów za symboliczna złotówkę. To nie jest tak do końca, ta symboliczna złotówka, to tylko parę biletów. W tej chwili w Polskim Busie ceny wzrastają i niedługo chyba dorównają średnim cenom, które są na polskim rynku.

Wracając do sprawy mojej firmy. Może nie jest na miejscu krytykowanie, ale po to tu się zebraliśmy, aby znaleźć środki zaradcze i sytuację uzdrowić. Proszę państwa, przewozy dalekobieżne, bo takie realizuje PKS z Dworca Warszawa Zachodnia, oraz przewozy lokalne – bo mamy dwie placówki: w Nowym Dworze i w Piasecznie, wydaje mi się, że powinny się charakteryzować pewną stabilnością i nieustanną analizą rynku. Pozwolę sobie podać kilka przykładów…

Zacznę od tego, co dzieje się na liniach dalekobieżnych. PKS „Polonus" dwa, trzy lata temu miał znacznie odmłodzony tabor. Myślę, że część pojazdów była na miarę XXI w. a przynajmniej przełomu wieków. Wiadomo było wszystkim, że PKP będą remontowały trasy do Gdańska. Mogliśmy uruchomić kilka kursów, zanim jeszcze ograniczono tam ruch, zanim część ekspresów pojechała przez Toruń i Bydgoszcz. Mieliśmy konkurencyjne ceny, czas przejazdu by był porównywalny. Nie zrobiliśmy tego. W tej chwili zawiesiliśmy ostatni kurs do Gdańska, bo niestety, Polski Bus ma ponad 10, czy nawet 15 kursów do Gdańska. Owszem, przyciągnął pasażerów ceną, ale również i jakością usług. Na pozostałych liniach: Kraków – frekwencja spada, Kudowa – frekwencja spada, proszę państwa, to nie jest tylko dlatego, że tam wszedł Polski Bus. Jeżeli nie dobieramy taboru, który będzie spełniał wymogi tych podróżnych, którzy będą chcieli jechać do Zakopanego, Kudowy, do miejscowości sanatoryjno – uzdrowiskowych, to po prostu ci pasażerowie nas opuszczą. Linia, żeby wypracować zyski, musi funkcjonować kilka ładnych miesięcy, że nie powiem o latach. U nas natomiast są to niemal ciągle kombinacje, by coś zmienić, udoskonalić, zmienić godziny odjazdów, zawiesić, wydłużyć trasę itd.

Wiem, że żyjemy w XXI w. w dobie laptopów, komputerów itd., ale musimy również pamiętać o tym, że część naszych klientów, to ludzie niekoniecznie bardzo zamożni, nie zawsze mają dostęp do internetu. Wiem, co mówię, bo pracuję w informacji, a więc jestem tym pierwszym ogniwem między pasażerem a firmą. Do mnie przychodzą ludzie pytać o kursy, przychodzą potencjalni klienci, by im doradzić, czym jechać itd. Przykładowo: dwa lata temu był słynny kurs do Olecka, który nie zabierał pasażerów po trasie, bo była 100% frekwencja. I co się stało? Wydłużyło się go do Giżycka, dając mu się czas, taki rozkład jazdy, który właściwie jest nierealny do wykonania. Ci kierowcy non stop jadą z opóźnieniem. W międzyczasie wypuszcza się prywatnego przewoźnika 5 minut za nami. Jeśli nasi kierowcy jadą z opóźnieniem, to pasażer nie wie, czy coś jeszcze będzie jechało do Warszawy czy nie, wsiada więc do prywatnego przewoźnika, który przyjechał przed nami. My zaś, po jakimś czasie płaczemy, że nie ma klientów.

Mieliśmy opracowaną trasę na Ostródę, Grudziądz. Dział przewozów coś podkusiło, by wydłużyć te trasy. Efekt był taki, że Ostróda i Grudziądz nie sprzedawały biletów na powroty, a jeśli już, to bardzo małą pulę. Ci pasażerowie nie wiedzieli, czy w drodze powrotnej zostaną zabrani czy nie. A więc kolejna strata klientów. Przykład z ostatnich dni – Wisła. Uruchomiona z wielkim trudem, z promocją itd. Miesiąc temu przychodząc

do pracy zobaczyłem w systemie, że Wisła będzie kursowała tylko do początku listopada. Informuję o tym potencjalnych pasażerów przez trzy tygodnie. Cóż, oni szukają innych połączeń. Okazuje się, że jednak nie, Wisła zostaje przywrócona. Pasażerowie przychodzą i pytają, po co wydrukowałem im rozkład jazdy autobusów do Wisły, skoro teraz dowiadują się, że kursy do Wisły jednak zostają zawieszone…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przepraszam pana bardzo, ale Wysoka Komisja raczej nie będzie układała rozkładu jazdy dla PKS „Polonus", więc prosiłbym o syntezę.

Sekretarz WZZK RP przy PKS „Polonus" w Warszawie SA Mirosław Odolecki:

Panie przewodniczący, ciągłe zmiany na liniach nie sprzyjają temu, by linie pozyskiwały klientów. I może ostatnia uwaga: wracając do kwestii internetu, komputerów itd. W internecie bardzo często jest podawana błędna informacja, której my nie weryfikujemy. Jeszcze teraz można się natknąć w internecie na informację, że funkcjonuje Dworzec Warszawa Stadion. Myślę, że na tym zakończę i podziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ze smutkiem przyjmuję tę uwagę, że w internecie znajdują się nieaktualne informacje, natomiast mam poczucie, że powinienem dbać o powagę Wysokiej Komisji i nasze kompetencje, które powinny prowadzić do rozwiązywania spraw strategicznych, o dużym znaczeniu dla gospodarki. Taka jest nasza rola. Proszę bardzo, pan poseł Jarmuziewicz.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Proponowałbym, żebyśmy się jednak z czymś rozstali, jeżeli chodzi o Polski Bus, dlatego że z moich kilkuletnich doświadczeń w sferze transportu osób wiem, że nie tylko „Polonus" ma kłopoty z tym partnerem na rynku. Trochę moje zdziwienie, ale i grozę, budzi fakt, że można jeździć za złotówkę i to tak długi czas, dlatego nieśmiało sugerowałbym Komisji, byśmy do UOKiK lub do innej odpowiedniej instytucji wystąpili z zapytaniem, czy czasem nie mamy do czynienia z łamaniem zasad konkurencji? Jeżeli bowiem na zasadzie dumpingu ktoś jest w stanie dopłacać do rynku po to, żeby go potem w konsekwencji przejąć, to sądzę, że UOKiK powinien się, co najmniej temu przyjrzeć, bo to nosi znamiona łamania prawa. Nie można działać na szkodę spółki, to po pierwsze, bo takie działanie na szkodę spółki godzi w interesy przedsiębiorstw, które nam podlegają, naszej jurysdykcji. Z tych dwóch względów sugerowałbym, żeby może podjąć działania, kierując je pod adresem UOKiK.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Powiem szczerze, że mam bardzo mieszane uczucia, bo stroną postępowania w UOKiK są przedsiębiorcy, tak więc „Polonus" ma pełne prawo wystąpienia tam, jeżeli widzi, że jego interes jest zagrożony. Pytanie, czy to robi rzeczywiście? Obawiam się, że informacje, które pozyskaliśmy, nie są wystarczające, by angażować autorytet Wysokiej Komisji w tego rodzaju wystąpienie. Bardzo proszę, czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Nie. Zamykam dyskusję, proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi, pana prezesa również.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, większość pytań dotyczyła tego, co dzieje się wewnątrz spółki, więc oczywiście będę prosił o pomoc pana prezesa. Jeżeli chodzi o pytania dotyczące polityki transportowej, to szczęśliwie w dużej mierze wyręczył mnie pan poseł – minister Jarmuziewicz, który za tę politykę jeszcze niedawno odpowiadał i był współautorem dokumentów rządowych. Miałem okazję uczestniczyć w posiedzeniach Komisji Transportu i wydaje mi się, że w tym gremium nie jeden raz ten temat był omawiany.

Jeżeli chodzi o pytania pana przewodniczącego Jackiewicza, to umówiłem się, że pomogę mu dotrzeć do informacji, natomiast to, o co zapytał pan poseł Jackiewicz, to są pytania z okresu, zanim Minister Skarbu Państwa objął nadzór nad spółką. Te

informacje, dotyczące spółki, które mamy od pana prezesa, zbiorę i przekażę panu posłowi Jackiewiczowi.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Suskiego, jak zwykle przepełnione troską, jak zwykle przenikliwe i przejmujące, to, panie pośle, będę super wdzięczny, jeśli pan poseł będzie łaskaw nieco dokładniej czytać pisma, które z przyjemnością przekazuję Wysokiej Komisji. Nie cytował pan mnie, panie pośle, tylko uzasadnienie prokuratury, która, jak mniemam, pisze o potencjalnej możliwości sprzedaży. Posłużyłem się tym tekstem, żeby dać Wysokiej Komisji lepszy obraz mojej informacji. Nie mówię w swoim piśmie i nie mijam się z tym, o czym mówi pan prezes, że doszło do transakcji, bo wedle mojej wiedzy z dnia wczorajszego, do nowej transakcji nie doszło. Być może dojdzie do niej po wyższej cenie. Nie jestem w stanie tego powiedzieć. Natomiast dziś nie chciałbym, żeby powstało wrażenie, że czegoś nie mówię, albo usiłuję mówić nieprawdę.

Jeżeli chodzi o oferentów, to tak, był jeden oferent złożony z dwóch podmiotów. Jeżeli chodzi o ogłoszenie, to było ono zamieszczone w dzienniku ogólnopolskim, w „Rzeczpospolitej", więc również byłbym wdzięczny za unikanie sugestii, że były to ogłoszenia wieszane w gablocie, jeszcze możemy dopowiedzieć – zamalowanej na czarno. Panie pośle, taki jest wydźwięk pańskiej wypowiedzi, jeśli pan mówi o chowaniu informacji o przetargu. Mówię więc wyraźnie, że było to informacja w dzienniku ogólnopolskim, w „Rzeczpospolitej", był jeden oferent i wszystko było przeprowadzone zgodnie z ustawą z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, zgodnie ze statutem spółki.

W sprawie wyceny, to jak słusznie pan zauważa, również z cytatu z uzasadnienia postanowienia prokuratury wynika, że cena nieruchomości została określona w operacie szacunkowym, sporządzonym przez rzeczoznawcę majątkowego i to, jeszcze raz powtarzam, jest absolutnie zgodne z procedurą. Spółka nie ma obowiązku, czy konieczności, podważania takiego operatu. Jest to wystarczający dokument, na którym można oprzeć cenę transakcyjną. I znowu, panie pośle, jeśli mówimy, że padały jakieś deklaracje ze strony kogoś z kierownictwa resortu Skarbu Państwa, co do podwójnych metod wyceny, to mówiliśmy o wycenie w sytuacji, kiedy Skarb Państwa sprzedaje swoje aktywa lub też sprzedaje swoje udziały w określonych podmiotach, gdy chodzi o starania, by znaleźć jak najlepszą, najbliższą rynkowej cenę, poprzez możliwe metody wyceny. Nie mówiliśmy o wycenach nieruchomości będących w zasobie konkretnych spółek, bo to, panie pośle, nie jest nasza kompetencja, a po wtóre, jest to zgodne z ustawą sprzed 16. lat o gospodarce nieruchomościami. Operat szacunkowy jest tym dokumentem, w którym określa się cenę.

Jak pokazuje rynek, panie pośle, jak pokazuje przebieg transakcji, nie było zainteresowania większego ponad jednego oferenta, czyli tak wprost mówiąc, nie zachodzi podejrzenie, że cena była zaniżona, czy superatrakcyjna, bo gdyby tak było, to z doświadczenia wiemy, że tych oferentów potencjalnych byłoby więcej.

Jeżeli chodzi o stwierdzenie, że inni radzą sobie lepiej, albo, że powinienem zrewidować swój pogląd na temat działalności pana prezesa, to jeszcze raz powiem, że minister ma radę nadzorczą i wedle mojej wiedzy, ta rada nadzorcza pracuje uczciwie i również o uczciwość podejrzewam pana prezesa. Można mówić dużo o konkurencji. Nie jest ona jedyną bolączką przedsiębiorstw typu PKS „Polonus". Chcielibyśmy mieć firmę, która ma potężny majątek, przerost zatrudnienia, nie posiada internetu i konkurowała z nowym przewoźnikiem. Tak się nie da. Trzeba dopasować aktywa, majątek firmy do charakteru działalności i spróbować to zbalansować. Nie może tak być, że przedsiębiorstwo, tracąc na działalności operacyjnej, finansuje jej pozostawanie w swoim portfelu z innych aktywów. To są, wydaje mi się, takie dość podstawowe zagadnienia. I, dodam – mieć jeszcze przerost zatrudnienia.

Ja również, panie pośle, lubię ferować wyroki, ale zanim je ogłoszę publicznie, staram się bardzo dokładnie je przemyśleć. Proszę wierzyć, że przedstawiciele MSP nie mają kłopotu z podejmowaniem określonych decyzji, również personalnych, jeżeli wymaga tego sytuacja. Dowody możemy znaleźć dość często, dostarczają ich media, ale przede wszystkim pragmatyka naszego działania.

Jeżeli chodzi o wystąpienie pana posła Małeckiego, poproszę pana prezesa, żeby się odniósł do kwestii dzikiej konkurencji i tego, jak sobie radzi z tym spółka. W tej sprawie

nie czuję się kompetentny. Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Kwiatkowskiego, to rozumiem, że nie chciał odpowiedzi usłyszeć, skoro opuścił nasze posiedzenie, ale generalnie, pytanie pana posła dotyczyło polityki transportowej. Tutaj, ewentualnie liczę na wypowiedź pana posła Jarmuziewicza, który jest lepszym na pewno ode mnie fachowcem w tej mierze, tym bardziej, że na świeżo z dokumentami rządowymi pozostaje, ponieważ za tę politykę odpowiadał.

Jeśli mam się opierać na kwestiach poruszanych przez redaktora Śmietanę, których nie znam, to nie chciałbym ich komentować. Wiem, że trwa proces prywatyzacji, nie mogę dziś komunikować, jaki będzie wynik tego procesu. Wiem jedno, że trzy zainteresowane podmioty w potencjalnej rozmowie o zakupie muszą przedstawić pomysł na funkcjonowanie przedsiębiorstwa również w kontekście zamiarów komunikacyjnych. Rzeczą wtórną z punktu widzenia właściciela jest to, jak potencjalny nowy właściciel sobie ułoży swój biznes.

Jeżeli chodzi o wystąpienie pana Odoleckiego, to przed chwilą sprawdziłem u szefa Rady Nadzorczej, czy był pan łaskaw wystartować w konkursie na prezesa zarządu. Nie znalazłem nazwiska. Tyle pomysłów, a naprawdę istnieje przestrzeń, żeby się sprawdzić. Nie znajduję troski w pańskim wystąpieniu, kiedy pan mówi o jawnych działaniach na szkodę spółki, o nagminnym naruszaniu prawa, nieprawidłowościach, o podejrzeniach działania na szkodę Skarbu Państwa przy prywatyzacji nieruchomości. Tym bardziej, że staramy się to wytłumaczyć. Nie mijamy się z prawdą, mówiąc chociażby o tej transakcji. Nie mówię, że ona się nie wydarzy. Nie mam tej wiedzy. Nie chcę jej mieć. Natomiast wiem, że ta transakcja nie miała miejsca, a w wystąpieniach pisemnych i w wypowiedziach pojawia się informacja, że doszło do transakcji po czterokrotnie wyższej cenie. Wiem, że była to nieruchomość supertrudna w sprzedaży, że nie było kolejki chętnych po tę nieruchomość i że była to nieruchomość z określonymi wadami prawnymi. Jeżeli pan dysponuje inną wiedzą niż moja, będę wdzięczny za jej dostarczenie, ale wiedzą udokumentowaną, a nie o tym, co pan gdzieś słyszał w okienku z informacją. Chodzi o jakiś dokument, o jakąś podstawową rzetelność w przekazywaniu informacji, zwłaszcza, że z taką informacją przychodzimy na posiedzenie Wysokiej Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes zarządu PKS „POLONUS” w Warszawie SA Piotr Grzegorczyk:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Ustosunkuję się kolejno do pytań pana wiceprzewodniczącego Jackiewicza. Powołał się pan poseł na wystąpienie pokontrolne z 31 grudnia 2010 r. Jeszcze w tym okresie było to przedsiębiorstwo państwowe, jeszcze nie znajdowało się w nadzorze Skarbu Państwa, natomiast już wtedy byłem dyrektorem przedsiębiorstwa państwowego Tak więc doskonale to wystąpienie pokontrolne pamiętam.

Jeżeli chodzi o zakupy autobusów, to cytuję: „NIK pozytywnie ocenia działalność przedsiębiorstwa w zakresie inwestycji w autobusy”. Takie jest brzmienie tej części wstąpienia pokontrolnego. Nieprawidłowości stwierdzone w zakresie działalności przewozowej nie mogły skutkować – i nie znajdowało się nic takiego w wystąpieniu pokontrolnym – które mogłyby doprowadzić do cofnięcia licencji. Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym są dosłownie trzy przypadki, gdy licencja może być przewoźnikowi odebrana. Żaden z tych przypadków nie miał miejsca. Dodam tu, że kontrola, która odbyła się w roku 2010, obejmowała 26 przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, była to kontrola planowa, NIK wydał w roku 2011obszerną, osiemdziesięciostronicową informację, która jest dostępna na stronach internetowych NIK. Na temat nieprawidłowości w ówczesnym PKS w Warszawie nie ma żadnej wzmianki. To jest to, co chciałem powiedzieć w odniesieniu do wystąpienia pokontrolnego, o którym wspomniał pan poseł Jackiewicz.

Ustosunkowując się do twierdzeń pana posła Marka Suskiego powiem, że jeżeli chodzi o procedurę zbycia, wycenę i ogłoszenia, wszystko to jest bardzo dokładnie opisane w przywołanym przeze mnie postępowaniu, w Postanowieniu Prokuratury Warszawa – Ochota z 29 sierpnia br., którym dysponuję obecnie i które panu posłowi mogę prze-

kazać. Jest tam opisany każdy krok, uchwała każdego organu korporacyjnego, numer każdej działki, data każdego ogłoszenia, nazwa każdej firmy, cena i ocena tego zdarzenia przez prokuratora. Tak więc to po zakończeniu posiedzenia z przyjemnością panu ten dokument przekażę.

Zapytał pan poseł, jaką koncepcję ma spółka na wyjście z długów. Spółka nie posiada długów w rozumieniu skumulowanej straty, czy bieżących strat. Jest przedsiębiorstwem dochodowym, mimo prowadzenia podstawowej działalności ze stratą. Działalność przewozowa jest prowadzona ze stratą, natomiast spółka prowadzi działalność zdywersyfikowaną. Mamy dworzec autobusowy, jeden z większych w kraju – Warszawa Zachodnia. Dysponujemy nieruchomościami, które przynoszą nam bardzo wymierne przychody, posiadamy innego rodzaju działalności i tylko dzięki takiej aktywności możemy prowadzić nierentowne przewozy, zatrudniać ponad 200 kierowców i od wielu lat ponosić straty na działalności przewozowej. Chciałem podziękować również panu sekretarzowi Odoleckiemu, który pozytywnie ocenił działania spółki w zakresie posiadanego taboru i inwestycji w tabor. Rzeczywiście, te inwestycje w okresie ostatnich 5 lat, to było ponad 100 zakupionych autobusów, w tym wiele autobusów nowych. To jest kilkanaście milionów zł na odtworzenie środków produkcji. Tak więc dziękuję, panie sekretarzu, bo rzeczywiście spółka ma dobry tabor i od strony jakościowej może konkurować na rynku.

Jeżeli chodzi o informację, co do zbycia nieruchomości w Piasecznie, to należy przywołać tu źródło, jakim się posługujemy. Czy ta nieruchomość została zbyta przez nabywcę? Ja mogę się powołać na źródło ustne, rozmowę telefoniczną, którą wczoraj przeprowadziłem z jednym z nabywców – kupiła to w częściach ułamkowych grupa dwóch podmiotów. Z tej informacji wynika, że nie odsprzedano tej nieruchomości, a te podmioty mają rozpocząć tam inwestycję. Nie wiem, na jakie inne źródło, przekazujące inną tezę, może się powołać pan poseł?

Jeżeli chodzi o strategię, jaką spółka zakłada, to będąc w nadzorze Ministra Skarbu Państwa, wszystkie spółki zobowiązane są do tworzenia strategii długookresowej i rocznej, planów rzeczowo-finansowych. Obecnie realizujemy strategię na lata 2012-2014 i nie ukrywam, że świadomość rynku, na jakim działamy, skutkuje zachowaniami optymalnymi i zrównoważonymi, jeżeli chodzi o możliwość kontynuowania wszystkich rodzajów dotychczasowej działalności. To nie tylko przewozy, ale również odtwarzanie i eksploatacja dworca autobusowego. Dworca, który utrzymuje się w gruncie rzeczy wyłącznie z biletów pasażerskich. To nie jest obiekt typu dworzec kolejowy, finansowany z miliardowej straty PKP, to jest dworzec, który utrzymuje się tylko i wyłącznie z tych przychodów, które my potrafimy pozyskać od przewoźnika i od pasażera przy sprzedaży biletu. Tak więc strategia zakłada kontynuację prowadzenia działalności, w tym prowadzenia działalności przewozowej, ograniczanie straty, dalsze inwestycje na rynku, zgodnie z tym, o czym powiedział pan minister Jarmuziewicz, który przewiduje pewne zmiany systemowe, chociażby polegające na wprowadzeniu prawa wyłącznego dla przewoźnika, wykonującego usługi komunikacyjne na rzecz organizatora, jakim jest gmina.

Było pytanie pana posła Małeckiego o to, jakie działania podejmuje spółka w walce konkurencyjnej – bo tak to należy ująć, to jest trudna, zażarta walka konkurencyjna. W przypadku, gdy busy, czy autobusy, wykonują kursy z naruszeniem rozkładu jazdy, czy bez rozkładu jazdy, informujemy o tym, dokumentujemy to, często fotograficznie, ale także poprzez nabycie biletu, jeśli taki kierowca sprzedał. Wielokrotnie wysyłamy te informacje do Inspekcji Transportu Drogowego, bo jest to organ, który zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, jest właściwy do takiej kontroli. Rzeczywiście, Inspekcja Transportu Drogowego w swoich raportach, jakie corocznie udostępnia również w tym obszarze, raportuje na temat stwierdzonych naruszeń prawa. Jeżeli chodzi o niewydawanie biletów, czy różne przedziwne konstrukcje, omijające fiskalizację biletu, to wielokrotnie informowaliśmy o tym Urząd Kontroli Skarbowej w Warszawie. Natomiast nie mieliśmy informacji, co dalej z taką wiedzą organ ten czynił.

Jeżeli chodzi o działalność konkurencyjną, to zwrócić należy uwagę na niestosowanie powszechnego prawa, należnego wszystkim obywatelom w komunikacji drogowej przy korzystaniu z komunikacji pasażerskiej. A jest to prawo powszechne, zagwarantowane ustawowo – prawo do ulg na przejazdy autobusowe, które przysługują niektórym oso-

bom: studentom, uczniom, osobom starszym. Tylko nieznaczna część podmiotów honoruje to prawo, choć jest to prawo powszechne. Informujemy o tym właściwy organ, jakim jest Urząd Marszałkowski, który z jednej strony wydaje zezwolenia, ale również redystrybuuje kwoty dopłat do biletów, stanowiące refundację z tytułu skorzystania z ulg przez pasażerów. Również do tych organów wysyłamy takie informacje.

Odnosząc się do osobistego doświadczenia pana posła, jeśli chodzi o skorzystanie z usług naszej firmy przy wyjeździe do Kołobrzegu, to bardzo mnie cieszy, że pan poseł z tego skorzystał. Pragnę też przypomnieć, że jeżeli jest to w celu sprawowania mandatu, to przysługuje panu ulga wymierna – darmowy przejazd. Nie przypominam sobie, żeby pan z niej korzystał, bo na tej trasie chyba nie było takiego przypadku. Jeżeli chodzi o miejsca przystankowe, wszystkie przystanki i rozkład jazdy, to są one załącznikiem do zezwolenia. Działalność przewozu osób jest działalnością regulowaną i można ją wykonywać na podstawie decyzji, jaką jest zezwolenie. Elementem tego zezwolenia jest rozkład jazdy, który określa godziny odjazdów i poszczególne przystanki – przystanki komunikacyjne, będące w administracji samorządów gminnych, bądź zarządców dróg. Jeśli miało miejsce zatrzymanie się przed kościołem, to było to naruszenie prawa dokonane wyłącznie na ryzyko kierowcy, który wykonywał przewóz. Jest to zagrożone karą w wysokości 2 tys. zł, o czym wprost mówi załącznik do ustawy o transporcie drogowym. Autobus musi się zatrzymywać tylko i wyłącznie na przystankach określonych w zezwoleniu i zgodnie z rozkładem jazdy. Nie chciałbym wracać do historii i szukać w archiwum tarczki tachografu z kursu bliżej nieznanego dnia, by ustalić, że rzeczywiście zatrzymanie się miało miejsce na innym przystanku.

Może krótko odniosę się do pytania pana posła Kwiatkowskiego, powołania się na miłośnika transportu, pana redaktora Śmietanę z „Gazety Wyborczej" i sprawy pewnego zagrożenia istnienia dworca w tym miejscu w związku z prywatyzacją. Kluczowe dla przeznaczenia tego terenu jest oznaczenie go w planie zagospodarowania przestrzennego. Dla tego terenu nie ma jeszcze takiego planu, jest studium planu, z którego wynika, że tereny, którymi obecnie dysponuje PKS, są przeznaczone właśnie do obsługi komunikacji samochodowej. Niezależnie od tego, kto w drodze prywatyzacji, czy innej transakcji, nabędzie te tereny, raczej będzie zobowiązany kontynuować działalność komunikacyjną dworca autobusowego.

Padło ze strony pana przewodniczącego i pani posłanki pytanie, co spółka robi w zakresie ochrony przed tym przewoźnikiem? Spółka wszczęła trzy postępowania w związku z naruszeniem prawa, jakie stwierdzili nasi prawnicy, wynikające z działania tego nowego przewoźnika. Jedno postępowanie, przed Sądem Gospodarczym, zakończyło się korzystnie, zresztą bardzo szybko. Było to naruszenie klauzul abuzywnych, podawanie do publicznej wiadomości regulaminów, czy stosowanie regulaminów naruszających prawo. Drugie postępowanie jest w toku przed Sądem Antymonopolowym za świadczenie usług poniżej kosztów wytworzenia. Jeżeli byłaby możliwość wsparcia starań spółki przed Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, to podam, że wszczęliśmy postępowanie w grudniu 2011 r. i do tej pory żadna informacja z UOKiK do spółki nie przyszła. A sprawa dotyczy również czynów nieuczciwej konkurencji, związanych ze świadczeniem usług poniżej kosztów wytworzenia i niedopuszczalnych promocji na rynku w Polsce. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Wniosek wpłynął do UOKiK i nie ma odpowiedzi, czy tak? Dobrze zrozumiałem?

Prezes zarządu PKS „Polonus" w Warszawie SA Piotr Grzegorczyk:

Tak, tak. Wniosek prawników.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie ma odpowiedzi, że urząd nie wszczyna postępowania? Nie ma takiej informacji?

Prezes zarządu PKS „Polonus" w Warszawie SA Piotr Grzegorczyk:

Urząd przyjął do rozpoznania, bo to jest dwuetapowe postępowanie. Natomiast nie ma dalszego toku. Ale przyjął do rozpoznania.

Głos z sali:

I było to w 2011 roku.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję pięknie. Są jeszcze zgłoszenia. Bardzo proszę, panowie posłowie.

Poseł Marek Suski (PiS):

Panie ministrze, chciałem w uzupełnieniu tego, o czym rozmawiamy, stwierdzić, że pan jednak w swoim piśmie posłużył się cytatem, w którym jest mowa o tym, że nowy właściciel miał prawo sprzedać zakupioną działkę. Pan minister mówił, że to jest cytat z prokuratury i nie ma on pokrycia w prawdzie, ale pan się tym cytatem posłużył. Cytat ten sugeruje, że nabywca zbył jednak nieruchomość. A nie ma tu odniesienia do tej informacji, w której by pan zaprzeczył, iż podane tu stwierdzenie prokuratury nie jest prawdą, bo do transakcji nie doszło. Jeśli ktoś się posługuje cytatem z prokuratury, a nie zaprzecza temu, co jest w nim podane, to jakby się pod tym podpisywał. Zrozumiałem to jednoznacznie, że pan, podając, co prokuratura napisała w swoim postanowieniu, przywołuje to jako swoją wypowiedź, skoro nie było jakiejś korekty, że nieprawdziwa jest informacja, którą podała prokuratura. Proszę się zatem nie dziwić, że ja to uznałem za potwierdzenie, że jednak do takiej transakcji doszło. Z drugiej strony, jeżeli rzeczywiście mamy tylko i wyłącznie jedną metodę wyceny, a tu padały takie sformułowania, że, mimo, że jest przepis, który to umożliwia, to jednak będziemy sprawdzać, stosować dwie metody itd... Tu jednak nie zostały zastosowane dwie metody.

Pan minister powiedział: a, cóż, Skarb Państwa nie ma wpływu na to, co się dzieje w spółkach, które są spółkami Skarbu państwa. To jest wobec tego pytanie o jakość nadzoru. Pan mówił: my mamy tam Radę Nadzorczą. To jest pytanie o jakość członków tej Rady Nadzorczej, która powinna tego doglądać. Nie przypominam sobie dokładnie teraz składu Rady Nadzorczej. Na stronach firmy w internecie też nie jest to jakoś dostępne. Nawet trudno jest stwierdzić, kto jest w tej Radzie Nadzorczej. Ja postaram się to sprawdzić.

Dziękuję za deklaracje przekazania odpowiedzi prokuratury. Chętnie skorzystam, przyjrzę się jeszcze tej sprawie. Jeżeli bowiem rzeczywiście jest oferta, do której przystępuje tylko jeden konkretny oferent, to zawsze można przypuszczać, jest jakaś sugestia, że być może była to operacja przygotowana pod potrzeby jednego inwestora, skoro nie zgłosiło się więcej oferentów. Oczywiście może tak nie być. Może tak być, że akurat tylko jeden był zainteresowany. Trzeba jednak zachować czujność przy zbywaniu majątku Skarbu Państwa. I to, o co ja zapytałem, jest rzeczywiście podyktowane troską, czy firmy Skarbu Państwa maksymalizują dochody, bo rzeczywiście wycena jedną metodą, nieograniczony przetarg ustny, jeden oferent, sprzedaż za cenę wywoławczą, to wszystko może być takie, że może nastręczać wątpliwości. Pan minister powiedział, że nieruchomość miała wady prawne, gdy została zbyta. Czy pan minister mógłby powiedzieć, jakie to wady prawne miała nieruchomość, która została zbyta? Czy nabywca miał świadomość, że nabywa nieruchomość z wadami prawnymi? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Poseł Warzecha to ostatni mówca, czy tak? Nie widzę innych zgłoszeń. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Mam krótkie trzy pytania do pan prezesa. Na jaką kwotę jest wyceniony aktualnie majątek spółki? Czy był zainteresowany wasz główny konkurent zakupem spółki w momencie prywatyzacji w 2012 r.? Czy były jakiekolwiek sygnały? Bo mamy tu informację, że podmioty zostały wyłonione. Co przynosi główne dochody spółce? Jaki to rodzaj działalności, że państwo, mimo niedochodowych przewozów osobowych, nie wykazujecie strat? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie widzę innych zgłoszeń. Zamykam dyskusję. Szanowni państwo, przysłuchując się tej debacie, mam takie wrażenie, że jednak bardzo ostre sformułowania, które znalazły się we wniosku – a przeglądam teraz ten wniosek i zakreślam sobie pewne frazy w nim

zapisane – nie znalazły odzwierciedlenia w kontekście wyjaśnień, które zostały tu złożone. Myślę, że jest to jakiś materiał do przemyślenia dla posłów wnioskodawców i dla Wysokiej Komisji. Bardzo proszę, panie ministrze i panie prezesie.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że na tę chwilę, żadne z podejrzeń się nie potwierdziło i mam nadzieję, że tak pozostanie, panie pośle. Jeśli chodzi o skład Rady Nadzorczej, to są to: Hubert Zacharski – szef Rady, siedzi na prawo ode mnie – panie Hubercie, proszę się pokazać, reprezentuje on Skarb Państwa, pani Marta Bors, która reprezentuje MSP, pani Anna Kacprzyk, osoba z naboru konkursowego, i pan Piotr Zych – przedstawiciel pracowników w składzie Rady Nadzorczej.

Jeżeli chodzi o cytowane przeze mnie uzasadnienie prokuratury, to możemy się przekomarzać dłużej, panie pośle, możemy mówić, że w czasie przeszłym niedokonanym powiedziane zostało – miał prawo. Natomiast prokuratura odpowiada na wnioski postawione w doniesieniu. A skoro w doniesieniu było powiedziane, że sprzedano nieruchomość, to prokuratura, jak rozumiem, stwierdziła, że nabywca miał prawo potem sprzedać po określonej cenie…

Panie pośle, nie jestem na tyle odważny, żeby się pojedynkować z panem posłem na temat, czyja racja jest bardziej „mojsza", rozumiem, że pan poseł wie lepiej, więc ja chciałbym z tą wiedzą pana posła pozostawić, przy najmniej do czasu naszego spotkania na posiedzeniu Komisji. Jeśli chodzi o pytanie szczegółowe pana posła, to bardzo proszę, panie prezesie, ale już krótko.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy.

Prezes zarządu PKS „Polonus" w Warszawie SA Piotr Grzegorczyk:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, spółka nie ma wiedzy na temat wyceny jej akcji w procesie prywatyzacji. Spółka jest przedmiotem tej transakcji, natomiast Minister Skarbu Państwa dokonuje tej transakcji i nie jest to informacja jawna dla spółki i jawna dla inwestorów.

Padło pytanie o głównego konkurenta, czy brał on udział w prywatyzacji. Tak, brał udział w procesie prywatyzacji. Czy był to główny podmiot, to trudno powiedzieć. Grupa, która skupia już 10 sprywatyzowanych spółek PKS, brała udział w prywatyzacji, została dopuszczona do drugiego etapu, który polegał na badaniu udostępnionych określonych informacji o spółce, natomiast informacje te miały taki charakter, że nie ujawniały informacji handlowych, kluczowych danych przewozowych, które mogłyby być wykorzystane przez konkurenta. PolskiBus.com nie brał udziału w tym procesie. To był inny konkurent.

Ostatnie pytanie dotyczyło tego, z jakich rodzajów działalności spółka pokrywa straty, które generuje na podstawowej działalności. Powiedziałem wcześniej, że spółka prowadzi dworzec autobusowy, prowadzi działalność polegającą na zarządzaniu swoimi nieruchomościami, jak również prowadzi hostel. Częściowo mamy przychody, dodatni wynik, na sprzedaży paliwa z własnych stacji oraz z działalności naprawczej, z serwisów, jakie posiadamy. I ta działalność zapewnia dodatni wynik. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję pięknie. Zamykam posiedzenie. Zapraszam na jutrzejsze posiedzenie, na którym będziemy rozmawiali na temat ustawy dotyczącej Zabużan.